

П. Н. Столянкій.

ГОРОДЪ ОРЕНБУРГЪ.

МАТЕРІАЛЫ
КЪ ИСТОРИИ И ТОПОГРАФИИ ГОРОДА.

ИЗДАНИЕ ОРЕНБУРГСКОЙ ГУБЕРНСКОЙ ТИПОГРАФИИ.

ОРЕНБУРГЪ.
ГЛОС ПЕРСОНА

1908

совмѣщающее въ себѣ и пассажирское зданіе и квартиры служащихъ, яено говорить, что при постройкѣ Оренбургъ-Самарской желѣзной дороги руководились ни изяществомъ, ни вкусомъ, а экономіей—однако, когда-то и это неуклюжее зданіе желѣзной дороги—казалось «свѣтлымъ, помѣстительнымъ, съ высокими потолками, поддерживаемыми при помощи очень нарядныхъ и прочныхъ чугунныхъ пилястровъ».—Такъ описывали это зданіе въ 1876 году.

Дѣло постройки Оренбургъ-Самарской желѣзной дороги началось 18 ноября 1873 года, когда былъ утвержденъ уставъ общества, которое собиралось выстроить эту дорогу.

Правда, въ началѣ 60 хъ годовъ, когда Оренбургскимъ генералъ-губернаторомъ былъ Безакъ, появился проектъ соединить Оренбургъ съ Самарою помощью конно-желѣзной дороги*) Проектъ былъ детально разработанъ, напечатанъ въ мѣстныхъ губернскихъ вѣдомостяхъ, и не смотря на то, что сулилъ громадныя выгоды,—конечно, на бумагѣ—не былъ приведенъ въ исполненіе, не нашлось акціонеровъ. Но сама по себѣ попытка устроить на такое значительное разстояніе, какъ Оренбургъ и Самара, конно-желѣзную дорогу, любопытна и напоминаетъ собою одинъ изъ извѣстнѣйшихъ проектовъ—мечтаній Гоголевскаго героя Манилова.

Почти черезъ годъ послѣ утвержденія устава общества, правленіе общества обратилось къ Оренбургской думѣ, чтобы послѣдняя отвела мѣсто подъ вокзалъ «у Дрейерской дороги за мостомъ, близъ старой мельницы».

Можно было бы предполагать, что Оренбургская дума тотчасъ же, безпрекословно исполнитъ требованіе желѣзной дороги**). Но оказывается, дума нашла просимое мѣсто подъ вокзалъ неудобнымъ. Прежде всего черезъ эту мѣстность пролегаетъ главный путь, соединяющій городъ и Маякъ—по этому пути лѣтомъ

*) Оренб. Губ. Вѣд. 1868. № 9.

*) Архив. Оренб. город. думы дѣло 16784

— по словамъ думы — существуетъ обширное движеніе, ходять воспитанники кадетскихъ корпусовъ, солдаты въ лагерь — и желѣзная дорога помѣшаетъ этому движенію. Далѣе, депутатъ отъ духовнаго вѣдомства указывалъ, что на выбранномъ мѣстѣ вокзалъ окажется по сосѣдству съ архіерейскимъ домомъ и „поѣзда своими грохотомъ, своими свистками будутъ нарушать тишину архіерейскаго дома“.

Дума и постановила: просить желѣзную дорогу устроить вокзалъ въ концѣ Телеграфной улицы «Но, пріѣхавшій въ февралѣ 1875 года строитель дороги указалъ, что проектируемое думою для вокзала мѣсто неудобно, такъ какъ въ такомъ случаѣ пришлось бы относить въ другое мѣсто Сакмарскій мостъ. Дума, конечно, должна была согласиться на требованіе желѣзно-дорожныхъ строителей и 12 марта 1875 года дала разрѣшеніе складывать матеріалъ на мѣстѣ, выбранномъ желѣзною дорогою.

Закинула работа и 22 октября 1876 г. пробный поѣздъ прошелъ черезъ Сакмарскій мостъ. Позволимъ себѣ привести нѣсколько строчекъ изъ описанія того времени:*)

«Скоро былъ поданъ поѣздъ по ту сторону моста. Приглашенныя лица усѣлись въ инспекторскомъ отдѣленіи поѣзда, а генераль губернаторъ (Н. А. Крыжановскій) изъявилъ желаніе ѣхать на паровозѣ, чтобы лучше видѣть дорогу. Ввали, по лугу, плелись обратно въ городъ экипажи отъ прибывшихъ гостей, а у моста толпились любопытные. Мы смотрѣли на удаляющіеся экипажи, покачивающіеся отъ кочекъ и рытвинъ и какъ жалка показалась намъ эта кочковатая, изрытая ухабами, промоинами дорога, по которой мы только что пріѣхали къ мосту и по которой до сей поры плетутся обозы изъ Самары, домашнія возы и калѣча животныхъ.. Въ 12 часовъ поѣздъ тронудся.. На пути встрѣчались группы любопытныхъ всѣхъ любопытнѣе оказались татары, бѣжавшіе за поѣздомъ вмѣстѣ съ мальчишками... Чѣмъ ближе подѣзжали

*) Оренб. Лист. 1876. 44.

мы къ городу, тѣмъ больше и чаще попадалось любопытныхъ и какъ подѣхали къ платформѣ вокзала, публики уже было столько, что это походило на встрѣчу формальнаго поѣзда. Черезъ полчаса прибывшіе съ поѣздомъ стали разѣзжаться, но толпа любопытныхъ все росла и росла., Маневрирующіе у вокзала два паровоза долго приковывали къ себѣ вниманіе собравшейся публики, особенно локомотивъ, ушедшій обратно со скоростью ста верстъ въ часъ «птица, братъ, право птица, гляди», слышались возгласы и отъ уѣхавшаго локомотива толпа не могла оторвать глазъ пока онъ не скрылся изъ вида».

Конечно, въ настоящее время приведенныя строчки производить впечатлѣніе наивности, но нельзя забывать, что ихъ отдѣляетъ отъ насъ цѣлые тридцать лѣтъ. А вотъ какъ современники описывали значеніе открытія желѣзной дороги—значеніе не только для Оренбурга, но и для всей Россіи.

«Моментъ не только въ исторіи нашего края, полтора ста лѣтъ тому назадъ безмолвнаго и пустыннаго, но и въ исторіи нашего общаго общественнаго развитія безусловно великій! Отнынѣ не мечта уже, но блага европейской цивилизаціи пойдутъ въ данную часть азіатскаго материка. При посредствѣ Оренбургской дороги Европа подаетъ теперь руку Азій— и это величайшее событіе! Отнынѣ кладется залогъ прочнаго экономическаго развитія въ нашихъ степяхъ, коснѣвшихъ доселѣ въ мертвомъ застоѣ! Отнынѣ единеніе инородцевъ нашихъ будетъ проходить не силою оружія, а помощью просвѣщенія, промышленности, торговли и неизбежнаго сближенія!».

Такъ говорилъ публицистъ того времени, а вотъ какой приговоръ составила и Оренбургская дума въ экстренномъ засѣданіи своемъ 15 ноября 1876 года. *)

«Оконченная нынѣ постройкою Самара-Оренбургская желѣзная дорога составляетъ величайшее событіе въ исторіи Оренбургскаго края, особенно же въ

*) Арх. Орен. Город. думы Журналы засѣданія за 1876

торгово-промышленномъ отношеніи. Перевозъ къ азіатскимъ рынкамъ русскихъ товаровъ, вывозъ сырья изъ Азіи во внутръ Россіи сдѣлались нынѣ болѣе удобными, такъ какъ подавляющее размѣрами своими протяженіе караваннаго пути изъ Азіи въ Россію сократилось нынѣ въ значительной степени. Дорога Оренбургъ-Самарская привела нынѣ наше колонизаціонное движеніе къ тѣмъ вратамъ Азіи, отворить когорыя задумалъ еще блаженной памяти императоръ Петръ Великій. Ворота эти нынѣ открываются и даютъ культурному и политическому движенію Россіи полную возможность идти далѣе, вглубь Азіи, съ услугами европейской цивилизаціи и экономического развитія. Продолженіе желѣзнодорожнаго пути въ Азію, по направленію къ предѣламъ Индіи, дѣлаясь національной задачей нашею, становится въ то же время, дѣломъ обще-европейскимъ, какъ какъ желѣзная дорога Оренбургская, будучи продолжена въ Туркестанъ и далѣе, открываетъ Европѣ новые рынки сбыта и обмѣна товаровъ. Кромѣ того Оренбургъ-Самарская дорога, давно опережая собою все другія европейскія дороги по направленію къ центральной Азіи есть явленіе величайшей важности, такъ какъ обѣщаетъ торгово-промышленному развитію Россіи блестящую будущность. Въ виду такого значенія открытой нынѣ Оренбургъ-Самарской желѣзной дороги и въ виду важнаго значенія города Оренбурга, всегда служившаго опорнымъ пунктомъ въ исторіи покоренія средне-азіатскихъ степей нашихъ и нынѣ служащаго главнымъ пунктомъ дальнѣйшаго пути въ Азію, мы, нижеподписавшіеся гласные Оренбургской думы, въ ознаменованіе величайшаго событія въ исторіи развитія восточной окраины, заключающагося въ проведеніи первой степной, нынѣ открытой уже, желѣзной дороги и въ благодарность къ отеческимъ заботамъ о благосостояніи и развитіи Оренбургскаго края, постоянно являемому отъ щедротъ благосерднѣйшаго отца отечества нашего, августѣйшаго монарха Императора Александра Николаевича опредѣлили, постановить въ Оренбургѣ памятникъ на сумму, которая будетъ собрана по подпискѣ.



Мостъ черезъ р Сакмару.

Оренбургъ.